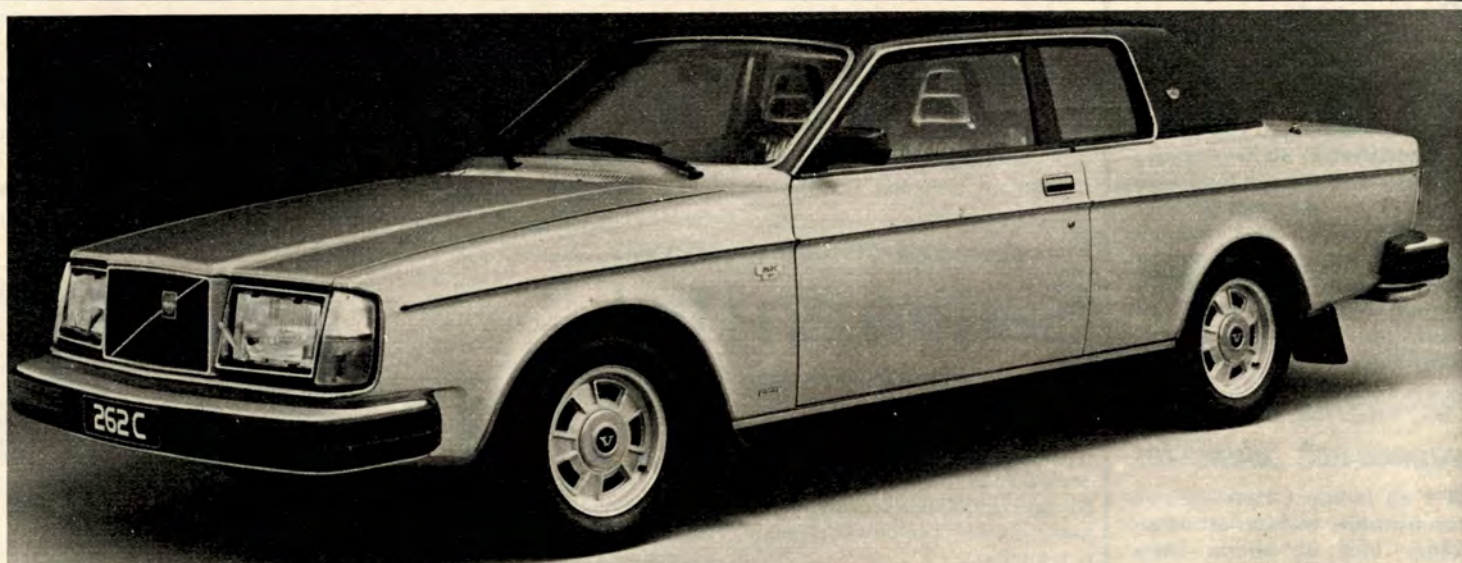


ALLT OM BILLEN

Redaktörer: Åke Borglund och Robert Lavér — 08/34 00 80.



Volvo 262 Coupé.

USA-fjäsk från Italien

■ När AoB för några månader sedan publicerade smygbilder på Volvo 262 Coupé så var det många som studsade:

— Omöjligt. Så här kan ingen ny bil se ut!

Men det kunde den — även på Volvos egna presentationsbilder som nu är officiella. Reaktionen är mycket blandad även i Volvos egna led. "Förskräckligt" och "skrämmande" lyder några av omdömena från Hisingen.

— De som sett den säger dock att den är något bättre i verkligheten, säger en av Volvos tjänstemän.

Det är inte många som sett Volvos lyxkupé ännu, den tillverkas nämligen hos Bertone i Italien. Ansvaret för formgivningen delas av Volvos egen Jan Wilsgaard och herr plåtskräddaren Bertone själv. Delad börda, halv börda...

262 Coupé är baserad på 264 GLE, tekniska data är gemensamma. Taklinjen är lägre och bak finns väldiga siktskyddande skyggglappar som för tanken till Mercedeskupéer av äldre argång.

Interiören är en hejdlös speku-

lation i vad vi svenskar betraktar som tvivelaktig smak. Stolarnas svarta skinn har av bilderna att döma mera karaktär av siden. Inspirationen till deras tillgjorda stickningar är av allt att döma hämtad från vågade damunderkläder.

Kupén påstås ge gott utrymme både i fram- och baksäte. Man sitter betydligt lägre än i 264.

I utrustningen ingår separata läslampor för passagerarna, tonade rutor, elmanövrerade backspeglar och sidofönster samt eluppvärmda framstolar.

262 Coupé levereras endast med automatlåda och servostyrning. Den direktinsprutade V6:an B 27 E är på 140 hk/DIN. Bilen säljs i en enda färgkombination: silver metallic med svart vinyllak och med inredning i svart läder.

Det är i USA som vagnen huvudsakligen ska säljas — Sverige får bara en liten skvätt av de ca 1 500 ex som ska tillverkas årligen. Priset för denna Volvo väntas bli ca 90 000 kr när den importerats till Sverige i höst. ■

● *Bättre i verkligheten? Volvo 262 Coupé visas nu i Geneve.*



● *Skinn och ädelträ i interiören — men mera pråligt än elegant.*

24 eller 18 — igen

■ Följetongen om långtradarnas längd tycks kunna bli hur lång som helst.

Senaste nytt: den parlamentariskt tillsatta trafiksäkerhetsutredningen som haft regeringens uppdrag att utreda frågan, konstaterar att inget talar för att en avkortning från 24 till 18 meter innebär någon vinst i trafiksäkerhet.

Utredningen menar att om 24-metersbilarna kortas så försämras trafiksäkerheten — det blir flera långtradare, flera omkörningar, flera olyckor.

Det finns bara ett sätt att kombinera 18-metersbilar med säkrare trafik: att den del av godset som blir över om landsvägstägen kapas överförs till tåg på räls. ■